



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة التنفيذية

- البند رقم ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات العامة والتوحيد القياسي
- البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

### منظورات بشأن الطيران المستدام

(ورقة مقدمة من قبل فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء<sup>١</sup> والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٢</sup>)

#### الموجز التنفيذي

إذ تشدد أوروبا على أهمية التخفيف من التأثيرات المناخية الناجمة عن الطيران الدولي، فهي تدعم دعماً شديداً سلة التدابير التابعة للإيكاو التي تتضمن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) وتقر بالإنجازات المحققة بالفعل.

ومما يحظى بأهمية حاسمة أن جميع الدول والأقاليم تنفذ تنفيذاً فعالاً خطة "كورسيا" وتشارك في متطلبات خطة "كورسيا" للتعويض عن الكربون إعتباراً من المرحلة التجريبية من أجل تحقيق هدف الإيكاو للتوصل إلى النمو الكربوني المحايد إعتباراً من عام ٢٠٢٠ وما بعده، وتذكر كذلك بالدور الأساسي الذي تقوم به أنواع وقود الطيران المستدامة في هذا المسعى.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) دعم إعداد مجموعة كبيرة من تدابير السياسات العامة في إطار سلة التدابير التابعة للإيكاو من أجل دعم الدول بسبل عملية للتصدي تصدياً فعالاً للتأثيرات المناخية الناجمة عن قطاع الطيران؛
- (ب) أن تطلب من الدول الأعضاء الاستناد إلى أعمال الإيكاو بواسطة اتخاذ إجراء لضمان تنفيذ خطة "كورسيا" تنفيذاً شاملاً، في وقت مبكر وفي العالم أجمع، وذلك بواسطة تطبيق السياسات الوطنية اللازمة والأطر التنظيمية الواجب إنشاؤها من أجل الإمتثال لخطة "كورسيا" وإنفاذها؛
- (ج) الإحاطة علماً بالتحديات المتبقية في مجال تحويل أنواع وقود الطيران المستدام إلى واقع من الناحية التشغيلية ودعوة الإيكاو والدول إلى استحداث تدابير أكثر طموحاً من أجل دعم إستعمالها اتساقاً مع رؤية الإيكاو الخاصة بأنواع وقود الطيران المستدام لعام ٢٠٥٠؛
- (د) دعم الأعمال الخاصة بهدف تخفيض الانبعاثات في الأجل الطويل فيما يتعلق بالطيران الدولي، وذلك في ضوء التقارير والتصورات الأخيرة وعلى سبيل المثال ضمن الجمعية العامة للأمم المتحدة (UNGA) والهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) وبالاستناد إلى التعهدات التي قدمها قطاع الطيران وإلى الإمكانيات التقنية؛
- (هـ) الإحاطة علماً بتعهد أوروبا ببناء القدرات الخاصة بحماية البيئة من أجل مبادرة الإيكاو بعدم ترك أي بلد وراء الركب.

<sup>١</sup> النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

<sup>٢</sup> ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وإيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي التالي الخاص بحماية البيئة.
الأثار المالية:	سيتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بالموارد المتوفرة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من مساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	إتفاقية شيكاغو وملحقها السادس عشر قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢ و ٣٩-٣

## ١- النمو الكربوني المحايد إعتباراً من عام ٢٠٢٠ وسلطة التدابير

١-١ إن اعتماد القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة "كورسيا" وعناصر تنفيذها المتفق عليها بين الالتزام المشترك بتنفيذ اتفاق عام ٢٠١٦ بواسطة الجمعية العمومية للإيكاو من أجل تثبيت انبعاثات الطيران عند مستويات ٢٠٢٠، وهو بمثابة خطوة أولية صوب تحقيق أهداف اتفاق باريس، وبالذات للحد من ارتفاع درجة الحرارة في العالم إلى أقل من درجتين مؤبقتين بكثير، في الوقت الذي تتم فيه مواصلة تنفيذ الجهود للحد من الزيادة عند ١,٥ درجة مئوية.

٢-١ وقد بين تقييم الاتجاهات البيئية الأخيرة الذي أجرته لجنة حماية البيئة التابعة للإيكاو زيادة في احتراق الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون بمقدار ٢,٢ إلى ٣,١ بين عام ٢٠١٥ وعام ٢٠٤٥. ووفق السيناريو الأكثر ترجيحاً، من المتوقع أن يزداد عدد الرحلات الجوية المغادرة من المطارات في إقليم اللجنة الأوروبية للطيران المدني من ٥,٢ مليون في عام ٢٠١٦ إلى ٨,٤ مليون في عام ٢٠٤٥، بينما من المتوقع أن يزداد استهلاك الوقود من ٤٦,٢ طن متري في عام ٢٠١٦ إلى ٦٧,٥ طن متري في عام ٢٠٤٥. ورغم التحسينات المتواصلة في كفاءة استهلاك الوقود، تشير التوقعات إلى زيادة الانبعاثات بينما نصّ التقرير الخاص الصادر عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) بشأن تحقيق هدف<sup>٣</sup> درجة الحرارة بـ ١,٥ مئوية على التحذير بأنه بدون إجراء تخفيض كبير في الانبعاثات على الصعيد العالمي، فقد نصل إلى ١,٥ درجة مئوية من الاحترار العالمي في وقت مبكر أي في عام ٢٠٣٠. ويعيد هذا الأمر التأكيد على الحاجة الماسة والعاجلة لتحقيق هدف النمو الكربوني المحايد إعتباراً من عام ٢٠٢٠ وما بعده (CNG2020)، وبذل جهود أكبر للمضي في تخفيض الانبعاثات.

٣-١ وتؤيد الدول التي تقدم هذه الورقة تأييداً شديداً سلطة تدابير الإيكاو بما فيها خطة "كورسيا" والسبل الرئيسية لتحقيق هدف الإيكاو الخاص بالنمو الكربوني المحايد لعام ٢٠٢٠. ولقد اضطلعت هذه الدول وقطاع الطيران بإجراءات خاصة بجميع عناصر سلطة التدابير، حسبما ورد في التقرير الأوروبي بشأن الطيران والبيئة لعام ٢٠١٩ (EAER)<sup>٤</sup> وفي خطط الإجراءات التي رفعتها الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني إلى منظمة الإيكاو. ووفقاً للتقرير الأوروبي بشأن الطيران والبيئة فقد تم تحقيق انخفاض بنسبة ٢٤ في المئة في استهلاك الوقود لكل راكب كيلومتري فيما بين عام ٢٠٠٥ وعام ٢٠١٧ ومن المتوقع تحقيق انخفاض أكبر في متوسط احتراق الوقود لكل راكب كيلومتري بنسب تتراوح من ١٢ إلى ٢٢ في المئة بحلول عام ٢٠٤٠.

٤-١ ولقد شرعت أيضاً الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، مثلها في ذلك مثل الكثير من الدول الأخرى حول العالم، في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة "كورسيا"، والتي تبيّن التزامها بالخطة وبتنفيذها تنفيذاً صارماً وملزماً قانوناً في ولاياتها القضائية. ولقد تطوعت جميع الدول الأعضاء الـ ٤٤ في اللجنة الأوروبية للطيران المدني للمشاركة إعتباراً من البداية، في المرحلة التجريبية التطوعية لخطة "كورسيا"، حسبما ورد في إعلان "براتيسلافا" لعام ٢٠١٦، وهي تتعهد تعهداً تاماً بتنفيذ خطة "كورسيا" وبالدعم المتبادل في هذا الشأن.

<sup>٣</sup> <https://www.ipcc.ch/sr15/>

<sup>٤</sup> الهدف الرئيسي من التقرير هو توفير مصدر موضوعي وواضح ودقيق للمعلومات بشأن أداء قطاع الطيران في مجال البيئة على المستوى الأوروبي.

<https://www.easa.europa.eu/eaer/>

٥-١ وتؤيد الدول المقدمة لهذه الورقة تطبيق خطة "كورسيا" وفق قواعد وإدارة صارمة يجب اعتمادها وتنفيذها، ويدعمها تنفيذ محلي ومشاركة على أوسع نطاق ممكن. ومما يحظى بالأهمية الحاسمة أن تتعهد جميع الدول والمشغلين الجويين بالالتزام بالنمو الكربوني المحايد لعام ٢٠٢٠ وبتنفيذ خطة "كورسيا" تنفيذاً فعالاً. وتُعتبر المشاركة الرفيعة المستوى أمراً رئيسياً لضمان تأثير إيجابي على المناخ من خلال خطة عالمية. وستحظى وحدات الانبعاثات المؤهلة بموجب خطة "كورسيا"، بما في ذلك الآليات المتعلقة بتأمين إمدادات مناسبة وإضافية الحد من الانبعاثات، والإطار المستدام لأنواع الوقود المؤهلة، بأهمية حاسمة من أجل فعالية خطة "كورسيا" ومصداقيتها. وتحقيقاً لنفس الهدف ستراعي خطة "كورسيا" التطورات التي طرأت في إطار اتفاق باريس وتعمل على تنفيذ عملية منع الاحتساب المزدوج.

## ٢- وقود الطيران المستدام (SAF)

١-٢ ونظراً لنمو القطاع المتوقع وبدائله المحدودة من ناحية الطاقة في الأجل القصير، حسبما أقرت به بالفعل منظمة الإيكاو، فإن استخدام وقود الطيران المستدام، الذي من الممكن إكماله مع ظهور الطائرات التي ستسير بالطاقة الكهربائية أو الطائرات الكهربائية الهجينة، يمكنه أن يكون إحدى التدابير الرئيسية لإحداث تخفيض كبير في تأثير الطيران على المناخ، في الوقت الذي يسفر فيه عن فوائد اقتصادية واجتماعية إضافية وغيرها من المكاسب البيئية. وتقر الدول التي تقدم هذه الورقة بدور الإيكاو الرائد في الترويج لوقود الطيران المستدام والتقدم الكبير الذي أحرز في هذا الشأن حتى الآن، وخاصة في مجال إعداد معايير عالمية لاستخدام هذا الوقود والتدليل على سلامة استخدامه وجدواه التقنية. ولقد رحبت الدول أيضاً بالتقدم المحرز في مؤتمر الإيكاو الثاني بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة وندوة الإيكاو الأولى بشأن التقييم وتشجع الجمعية العمومية للإيكاو على اتخاذ خطوات ترمي إلى تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ من أجل إدراج الاستعاضة عن قسط طموح ومحدد من وقود الطيران التقليدي (CAF) بأنواع وقود الطيران المستدام بحلول ٢٠٥٠، حسبما تم الاتفاق عليه في مؤتمر الإيكاو الثاني بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة.

٢-٢ وفي نفس الوقت، ثمة تحديات كبيرة متبقية بشأن تحويل وقود الطيران المستدام إلى واقع تشغيلي بالنسبة للطيران، وفيما يلي بعض هذه التحديات: (١) سعر أنواع الوقود المستدام في مقابل سعر الكيروسين الأحفوري، و(٢) الحوافز السياسية القائمة التي تشجع أساساً الاستثمارات الخاصة باستخدام الطاقة البيولوجية في النقل البري والتي تتجم عن انخفاض توفّر أنواع وقود الطيران المستدام، و(٣) أن استخدام أنواع الوقود المستدام لا يخفّض بالضرورة من انبعاثات الكربون الناجمة عن الطيران ما لم تكون مصحوبة بتصديق صارم لاستدامتها.

٣-٢ وتتناهد رؤية الإيكاو الخاصة بأنواع الوقود المستدام لعام ٢٠٥٠ الدول وقطاع الطيران وأصحاب المصلحة، وخاصة شركات الطيران، أن تهدف بصورة استباقية ومتضافرة إلى الاستعاضة عن قسط كبير من أنواع وقود الطيران التقليدي بأنواع وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠. وبينما لم تسفر السياسات الحالية عن توفير الحد الأدنى فقط من كميات هذه الأنواع من الوقود المستدام في الأجل القصير، يتعين على الإيكاو ودولها الأعضاء النظر في اتخاذ إجراءات سياسية أقوى لتحفيز الاستثمارات والإسهام في تطوير سوق لأنواع الوقود المستدام يتسم بفعالية المنافسة من حيث التكاليف، بما في ذلك أنواع الوقود الاصطناعية المنتجة بواسطة الطاقة الكهربائية المتجددة الإضافية. ويمكن أن تشكل أهداف الإمدادات المتوازنة المعدة من خلال الحوار بين الجهات التنظيمية وأصحاب المصلحة سبلاً فعالة للدول لتشجيع إنتاج واستخدام أكبر لأنواع وقود الطيران المستدام.

٤-٢ ويتعين على الإيكاو الاضطلاع بدور فريد في اتساق متطلبات الاستدامة على الصعيد العالمي بالنسبة لأنواع وقود الطيران المستدام في الطيران بواسطة مجموعة صارمة من المعايير تتضمن مبادئ بيئية رئيسية وكذلك كفاءة أن استخدام أنواع وقود الطيران المستدام يسهم في الأهداف الأوسع نطاقاً للتمتية المستدامة والتابعة للأمم المتحدة.

### ٣- الهدف الطويل الأجل

١-٣ ويظل تحقيق التعهد العالمي بالنمو الكربوني المحايد بحلول عام ٢٠٢٠ بواسطة الطيران الدولي إسهاماً أساسياً في هدف درجة الحرارة الطويل الأجل المنصوص عليه في اتفاق باريس. ومنذ اعتماد النمو الكربوني المحايد لعام ٢٠٢٠، أنجزت الإيكاو تقدماً كبيراً في تنفيذ تدابير رامية إلى تحقيق هذا الهدف. ويتعين على دول الإيكاو الأعضاء أن تقتخر بهذه الإنجازات، التي تبين أنه يمكن تحقيق إجراء فعال عندما تعمل الدول جنباً إلى جنب على أساس عالمي للتصدي للتحديات العالمية. ويتعين مراعاة مسار تخفيض الانبعاثات الطويل الأجل بالنسبة لقطاع الطيران العالمي إذا كان للطيران الدولي أن يواكب مستويات طموح القطاعات الأخرى الخاصة بالجهود الرامية إلى التخفيف من تغير المناخ. وسيؤدي هذا الأمر إلى تحفيز الاستثمار في الابتكارات التكنولوجية ضمن قطاع الطيران وذلك بواسطة توفير اليقين في هذا الشأن في الأجل الطويل.

٢-٣ وينص اتفاق باريس لعام ٢٠١٥ على مجموعات من الأهداف الواضحة التي ترمي إلى الحد من زيادة درجة الحرارة على الصعيد العالمي، وهي تشمل جميع انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن الأنشطة البشرية. وتتضمن عملية تحقيق هذه الأهداف التوصل إلى مستوى الذروة فيما يتعلق بالانبعاثات العالمية في أقرب وقت ممكن وتحقيق القيمة الصفرية لانبعاثات الكربون المتعلقة بالاقتصاد العالمي في النصف الثاني من القرن.

٣-٣ وحسب ما ورد في الفقرة ١-٢، فإن التقرير الخاص للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) عن تحقيق هدف التوصل إلى درجة حرارة مئوية بمقدار ١,٥ لا يؤكد فحسب على المستوى غير المسبوق للإجراءات اللازمة، بل يؤكد أيضاً على الضرورة العاجلة لهذه الإجراءات اللازمة. وهو يبيّن أيضاً أن سبل تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي يمكن أن تحقق هدف تخفيض درجة الحرارة بمقدار ١,٥ درجة مئوية سيتضمن حالات تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الصعيد العالمي في جميع الأنشطة البشرية بنحو ٤٥ في المئة اعتباراً من مستويات عام ٢٠١٠ بحلول عام ٢٠٣٠ وتحقيق نمو كربوني محايد بحلول عام ٢٠٥٠.

٤-٣ وبينما لم تغط تبرعات الدول المحددة على الصعيد الوطني بموجب اتفاق باريس الشحن الدولي إلا أنه قد حدد، من خلال المنظمة البحرية الدولية، سبباً لتخفيض الانبعاثات تبلغ فيه الانبعاثات الناشئة عن الشحن الدولي الذروة "في أقرب وقت ممكن" ويتم تخفيضها بنسبة ٥٠ في المئة على الأقل بحلول عام ٢٠٥٠ بالمقارنة مع عام ٢٠٠٨. ولقد تعهد قطاع الطيران الدولي، لأكثر من ١٠ سنوات الآن، بهدف مماثل جداً وطويل الأجل يرمي إلى تخفيض صافي انبعاثاته بنسبة ٥٠ في المئة بحلول عام ٢٠٥٠ بالمقارنة مع مستويات عام ٢٠٠٥.

٥-٣ وتشدد الدول التي تقدم هذه الورقة على أهمية التصدي لتأثير الطيران الدولي على تغير المناخ وفق منظور طموح وطويل الأجل وتناشد الإيكاو الموافقة على هدف طويل الأجل من أجل الطيران الدولي، يتسق مع هدف درجة حرارة ١,٥ مئوية المنصوص عليها في اتفاق باريس.

٦-٣ وكما هو الأمر بالنسبة للنمو الكربوني المحايد لعام ٢٠٢٠، فإنه يتعين على أي هدف طويل الأجل أن يراعي مبدأ الظروف الخاصة والقدرات ذات الصلة (الفقرة ٦ من القرار ٣٩-٢) بواسطة عدم إلزام الدول بالتزامات محددة.

٧-٣ ولقد جرى تكليف لجنة حماية البيئة بالاضطلاع بهذا الموضوع عملاً بالفقرة ٩ من قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، والذي طلبت فيه الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين من المجلس تقصي جدوى هدف طموح عالمي وطويل الأجل فيما يتعلق بالطيران الدولي. وتواصل لجنة حماية البيئة الاضطلاع بهذه الأعمال في إطار برنامج عملها المقترح لاجتماعها الثاني عشر.

٨-٣ وترى الدول التي تقدم هذه الورقة أنه من الضروري الآن إجراء تقييم للخيارات المتعلقة بكيفية استعادة الطيران الدولي من السبل العالمية لتخفيض الكربون المذكورة أعلاه، وذلك من أجل تيسير الطلب المذكور أعلاه بالهدف الطويل

الأجل للطيران الدولي. وستتيح هذه المعلومات الهامة للإيكاو اتخاذ قرار عليم في أقرب وقت ممكن بشأن الهدف الطويل الأجل لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، وذلك استناداً إلى تعهدات قطاع الطيران وإلى الإمكانيات التقنية.

#### ٤- بناء القدرات

١-٤ في عام ٢٠١٨، شاركت الدول الأعضاء باللجنة الأوروبية للطيران المدني في المرحلة الأولى من برنامج الشراكة الخاص بالمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة "كورسيا" التابع للإيكاو. ووفرت هذه المبادرة، إلى جانب المشروعات الأخرى التي يمولها الإتحاد الأوروبي المساعدة في شكل تدريب بواسطة الخبراء ودعم لمتابعة ضرورية مقدمة للدول المستفيدة، بما في ذلك في أفريقيا ومنطقة الكاريبي والدول الأعضاء<sup>٥</sup> في رابطة أمم جنوب شرق آسيا. ويغطي ذلك القدرة على تنفيذ خطة "كورسيا" منذ بداية مرحلتها التطوعية في عام ٢٠٢١، أو في وقت مبكر قدر الإمكان، والترويج للتدابير المتبقية من سلة التدابير، بما في ذلك إعداد أو تحديث خطة العمل الخاصة بدولها والتي تتبع وتدير انبعاثات طيرانها والإبلاغ عن هذه الانبعاثات.

٢-٤ وستؤدي هذه المشروعات، المنفذة بالتعاون التام مع الإيكاو، إلى الترويج للتنفيذ الأكثر فعالية للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو في جميع هذه الأقاليم. وهي تبين التعهد الأوروبي الواسع النطاق المنصوص عليه في إعلان "بريتسلافا" الذي وقّعه في عام ٢٠١٦ جميع الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، وفي إعلان النوايا الموقع في ٢٠١٦ بين الإتحاد الأوروبي والإيكاو أثناء انعقاد الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين.

- انتهى -

---

<sup>٥</sup> بروني وكمبوديا وإندونيسيا ولاوس وماليزيا وميانمار والفلبين وسنغافورة وتايلند وفيتنام.